

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 110 765 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
27.06.2001 Patentblatt 2001/26

(51) Int Cl.7: **B60C 25/00, B60S 5/04**

(21) Anmeldenummer: **00122399.9**

(22) Anmeldetag: **26.10.2000**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder:  
• **Hornung, Volker, Dr.-Ing.**  
41366 Schwalmtal (DE)  
• **Wattendorf, Günther**  
64625 Bensheim (DE)

(30) Priorität: **20.12.1999 DE 19961468**

(71) Anmelder: **Hofmann Maschinen- und Anlagenbau  
GmbH**  
67550 Worms (DE)

(74) Vertreter: **Nöth, Heinz, Dipl.-Phys.**  
Eisenführ, Speiser & Partner  
Arnulfstrasse 25  
80335 München (DE)

(54) **Reifenfüllstation zum Füllen eines Rades mit Druckluft sowie Verfahren hierfür**

(57) Reifenfüllstation zum Füllen eines Rades mit Druckluft, enthaltend eine Radauflage (16) für das Rad (18), das aus einem Scheibenrad (20) und einem auf das Scheibenrad (20) aufgezogenen Reifen (24) besteht, eine erste Zentriereinrichtung (26) zum Ausrichten des Rades (18) und eine ersten Füllglocke (30), die in Achsrichtung des Rades (18) zum Abdrücken einer der beiden Reifenflanken (24a oder 24b) von dem Felgenhorn und zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere reversibel verfahrbar ist. Weiterhin ist vorgesehen, dass eine zweite Füllglocke (40) zum Abdrücken der anderen Reifenflanke (24b oder 24a) zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere vorgesehen ist.

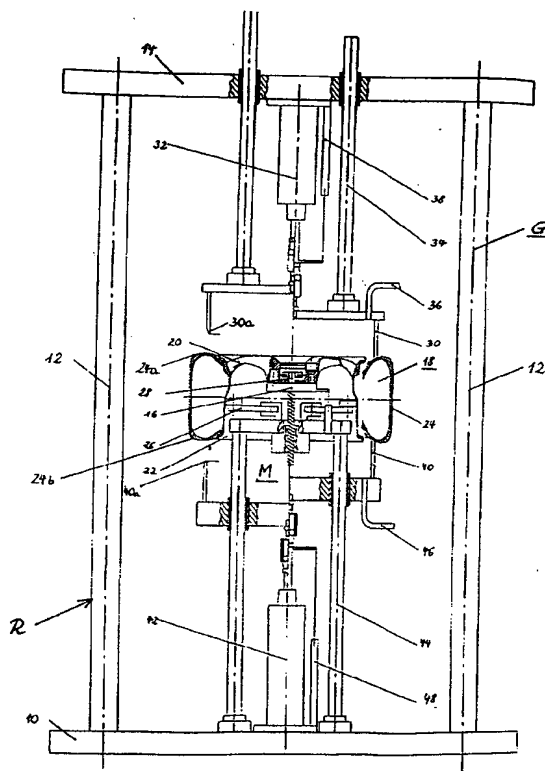


Fig. 1

## Beschreibung

**[0001]** Die Erfindung betrifft eine Reifenfüllstation zum Füllen eines Rades mit Druckluft sowie ein Verfahren hierfür gemäß den Oberbegriffen der Ansprüche 1 und 16.

**[0002]** Derartige Reifenfüllstationen zum Füllen eines Rades sowie die zugehörigen Verfahren werden vor allen Dingen bei der industriellen Endmontage von Kraftfahrzeugen, Motorrädern oder Lastkraftwagen verwendet. Die Reifenfüllstationen sind hierbei Teil einer Fertigungsstraße, bei der sich in Zuführrichtung des Rades stromaufwärts von der Reifenfüllstation eine Aufziehstation befindet, in der ein Reifen auf das Scheibenrad automatisch aufgezogen wird. Anschließend wird das Rad, welches aus dem Scheibenrad und dem auf das Scheibenrad aufgezogenen Reifen besteht, mittels einer Vorrichtung in die Reifenfüllstation gefördert.

**[0003]** Bei denen in der Praxis bekannten Reifenfüllstationen wird das von der Aufziehstation kommende Rad zunächst auf einer Radauflage abgelegt und dort ausgerichtet bzw. zentriert. Oberhalb des Rades weist die Reifenfüllstation eine im wesentlichen koaxial zu der Radachse angeordnete sowie reversibel verfahrbare Füllglocke auf. Die Füllglocke ist über eine entsprechende Leitung mit einer Druckluftquelle verbunden.

**[0004]** Zum Füllen eines Rades wird die Füllglocke in einem ersten Schritt aus ihrer Außerbetriebsstellung in Richtung der Reifenflanke verfahren und gelangt in Kontakt mit der Reifenflanke. Bei einem weiteren Verfahren der Füllglocke wird die obere Reifenflanke, insbesondere deren Reifenwulst von dem Felgenhorn abgehoben und in Richtung des Felgeninneren verschoben, so dass sich ein Spalt zwischen dem Felgenhorn und der Reifenflanke ausbildet. Gleichzeitig hiermit setzt ein im Inneren der Füllglocke angeordneter Dichttringteller auf dem Felgenhorn auf, so dass ein geschlossener Raum entsteht, der aus dem Reifeninneren und dem Inneren der Füllglocke besteht. Die Abdichtung nach außen erfolgt über die auf der Reifenflanke aufsitzende Randkante der Füllglocke, den auf der Felge aufsitzenden Dichttringteller und den in dem Felgenhorn sitzenden Reifenwulst der unteren Reifenflanke. Anschließend wird die Druckluft in das Reifeninnere geführt. Die Druckluft bewirkt zunächst, dass sich der untere Reifenwulst, sofern dies nicht bereits geschehen ist, in das Felgenhorn setzt. Anschließend drückt die in das Reifeninnere strömende Luft den oberen Reifenwulst nach oben. Zu diesem Zeitpunkt fährt die Füllglocke wiederum vertikal nach oben, damit der obere Reifenwulst in den Sitz des oberen Felgenhorns gleiten kann.

**[0005]** Bei diesen bekannten Reifenfüllstationen hat es sich als nachteilig erwiesen, dass sich zwar der Setzvorgang des oberen Reifenwulstes mittels der sich zurückziehenden Füllglocke und der eintretenden Druckluft gesteuert durchführen lässt, so dass dessen Sitz optimal ist, jedoch für den unteren Reifenwulst keine Möglichkeit besteht, dessen Sitzverhalten zu beeinflussen.

Dies wird auch durch Messungen aus der Praxis bestätigt, aus denen hervorgeht, dass der untere Reifensitz immer schlechter ist als der obere.

**[0006]** Darüber hinaus besteht ein Problem bei den bekannten Reifenfüllstationen darin, dass von einer einwandfreien Dichtung mittels des Dichttringtellers am oberen Felgenhorn ausgegangen wird. Heutzutage finden sich aber Felgen, die so gestaltet sind, dass der Dichttringteller nicht oder nur unzulänglich abdichten kann, da sich an der Oberkante der Felge beispielsweise noch Speichen befinden, die keine dichte Auflage des Dichttringtellers erlauben. Hiermit lässt sich aber der Füllraum nicht hermetisch abdichten, so dass das Rad nicht den gewünschten Luftdruck aufweist.

**[0007]** Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Reifenfüllstation sowie ein Füllverfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, die unabhängig von der Felgengestaltung einen optimalen Sitz der Reifenwülste beider Reifenflanken sicher stellen.

**[0008]** Hinsichtlich der Reifenfüllstation wird die vorstehende Aufgabe durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. In den sich daran anschließenden Ansprüchen 2 bis 9 finden sich vorteilhafte Ausgestaltungen hierzu.

**[0009]** Durch das Vorsehen der zweiten Füllglocke, die unterhalb des zu füllenden Reifens angeordnet sein kann, wenn die erste Füllglocke oberhalb des Reifens vorgesehen ist, kann die zweite Reifenflanke ebenfalls abgedrückt und gesteuert in ihren Sitz im Felgenhorn zurück geführt werden. Hierdurch ist sichergestellt, dass diese Reifenflanke ebenfalls einen optimalen Sitz einnimmt und deren Sitz nicht, wie dies beim Stand der Technik der Fall ist, von dem Zufall abhängt. Da nunmehr kein Dichttringteller auf die Felge aufgesetzt werden muss, dessen Funktionsfähigkeit von der Gestaltung der Felge abhängt, kann die erfindungsgemäße Reifenfüllstation für jede Felgenform eingesetzt werden. Der Füllraum wird dann durch die jeweils dicht auf den Reifenflanken aufsitzenden Füllglocken, dem Reifen und der Felge gebildet.

**[0010]** Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass die zweite Füllglocke starr angeordnet ist und die Radauflage reversibel in Achsrichtung des Rades verfahrbar ist. Ist die Radauflage beispielsweise horizontal ausgerichtet und liegt somit auch das Scheibenrad mit dem Reifen horizontal auf dieser Radauflage auf, so kann vorgesehen sein, dass die Radauflage im wesentlichen vertikal nach unten verfährt, bis der Rand der Füllglocke Kontakt mit der Reifenflanke bekommt. Gleichzeitig, kurz vorher oder kurz nachher, kann die erste Füllglocke auf die erste Reifenflanke aufgesetzt werden. Bei einem weiteren Absenken der Radauflage drückt dann die ortsfeste zweite Füllglocke die Reifenflanke in das Innere der Felge. Die erste Füllglocke kann dieser Bewegung gleichzeitig oder danach folgen.

**[0011]** Ebenso besteht die Möglichkeit, dass die zweite Füllglocke in Achsrichtung des Rades reversibel verfahrbar ist und somit nicht die Radauflage sondern die zweite Füllglocke in Richtung der zweiten Reifenflanke

verfahren wird, um diese in Richtung des Felgeninneren abzudrücken. Dabei kann vorgesehen sein, dass die erste und die zweite Füllglocke zum Abdrücken der Reifenflanken in Achsrichtung des Rades aufeinander zu reversibel verfahrbar sind. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass die Verfahrbewegung der beiden Füllglocken sowohl gleichzeitig als auch zeitlich hintereinander erfolgen kann. Im letzteren Fall wäre beispielsweise denkbar, dass die erste Füllglocke soweit verfahren wird, dass sie auf der ersten Reifenflanke aufsetzt und erst anschließend die zweite Füllglocke in Richtung der zweiten Reifenflanke verfahren wird.

**[0012]** Grundsätzlich kann vorgesehen sein, dass die zweite Füllglocke lediglich die zweite Reifenflanke von dem Felgenhorn abdrückt. Beim Aufsetzen der ersten Füllglocke auf die erste Reifenflanke entsteht dann ein nach außen hin luftdichter Raum, der durch die erste Füllglocke, das Reifeninnere mit Felge und die zweite Füllglocke gebildet ist. Anschließend kann über die erste Füllglocke Druckluft in das Reifeninnere geführt werden. Um aber die Füllzeiten zu verkürzen, ist es vorteilhaft, wenn die zweite Füllglocke ebenfalls zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere in der Lage ist.

**[0013]** Um die Bewegung der beiden Füllglocken zu steuern, insbesondere miteinander koordinieren zu können, kann es weiterhin von Vorteil sein, wenn für die erste und/oder die zweite Füllglocke wenigstens eine Messeinrichtung zum Erfassen des von der jeweiligen Füllglocke zurückgelegten Weges vorgesehen ist.

**[0014]** Um den Arbeitsvorgang der Reifenfüllstation steuern zu können, hat es sich weiterhin als vorteilhaft erwiesen, wenn eine vorzugsweise programmierbare Steuereinrichtung zum Steuern zumindest der Verfahrbewegung der ersten und/oder der zweiten Füllglocke vorgesehen ist. Die Steuerung der ersten und/oder zweiten Füllglocke kann dabei unter Berücksichtigung der Radauflagenhöhe und der Einpresstiefe der Felge bzw. des Scheibenrades erfolgen.

**[0015]** Um die Felge der Radscheibe stabil auf der vorzugsweise planen Auflage zu halten, kann es weiterhin von Vorteil sein, wenn eine zweite Zentriereinrichtung zum Zentrieren der Felgenbohrung vorgesehen ist, die darüber hinaus auch als Spanneinrichtung dienen kann.

**[0016]** Wie bereits vorstehend erwähnt worden ist, kann in Zuführrichtung vor der Reifenfüllstation eine Aufziehstation zum Aufziehen eines Reifens auf die Radscheibe vorgesehen sein. Darüber hinaus kann aber auch eine Einrichtung zum Messen der Maultiefe der Felge und/oder der Einpresstiefe des Scheibenrades vorgesehen sein.

**[0017]** Die Betätigung der beiden Füllglocken kann mittels Elektromotoren erfolgen. Da jedoch zum Füllen der Reifen wenigstens eine Druckluftquelle vorgesehen sein muss, hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn die beiden Füllglocken mittels vorzugsweise pneumatischer Betätigungszyylinder verfahrbar sind.

**[0018]** Um verschiedene Räder mit unterschiedlichen

Durchmessern ohne Umrüsten der Reifenfüllstation befüllen zu können, hat es sich weiterhin als vorteilhaft erwiesen, wenn die erste Füllglocke und/oder die zweite Füllglocke wenigstens zwei koaxial zueinander angeordnete, einzelne erste und/oder zweite Füllglocken bzw. zwei erste und/oder zweite Einzelfüllglocken aufweisen. Jede der Einzelfüllglocken ist für einen bestimmten Durchmesserbereich vorgesehen und kann dann wahlweise eingesetzt werden. Je nach Größe des Durchmesserbereiches können auch mehr als zwei Einzelfüllglocken koaxial zueinander angeordnet sein.

**[0019]** Damit die Auswahl der jeweiligen Einzelfüllglocke an den Raddurchmesser auf einfache Weise erfolgen kann, ist es von Vorteil, wenn die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken getrennt voneinander axial reversibel verfahrbar sind. Dies kann dadurch erfolgen, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken mittels eines Drehgetriebes sowie einer Kulissenführung axial verfahrbar sind.

**[0020]** Zur Erzielung eines kompakten Aufbaus der Reifenfüllstation kann weiterhin vorgesehen sein, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken in der Weise koaxial zueinander angeordnet sind, dass die Außenumfangsfläche der innenliegenden ersten und/oder zweiten Füllglocke an der Innenumfangsfläche der zu ihr außenliegenden ersten und/oder zweiten Füllglocke anliegt.

**[0021]** Um ein Austreten von Füllluft aus den Einzelfüllglocken, beispielsweise über die Kulissenführung zu vermeiden, hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken von einer zumindest teilweise abdichtenden Ummantelung umgeben sind.

**[0022]** Hinsichtlich des Verfahrens wird die vorstehende Aufgabe durch die Merkmale des Anspruchs 16 gelöst. In den sich daran anschließenden Ansprüchen 17 bis 26 finden sich vorteilhafte Ausgestaltungen des Verfahrens. Mit dem Verfahren lassen sich sämtliche vorstehend erläuterten Vorteile, die mit der erfindungsgemäßen Reifenfüllstation verbunden sind, ebenfalls erzielen.

**[0023]** Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen sowie ein Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Reifenfüllstation und des erfindungsgemäßen Verfahrens werden nachstehend im Zusammenhang mit der beiliegenden Zeichnungsfigur erläutert. Die in Verbindung mit der Beschreibung des Ausführungsbeispiels verwendeten Begriffe "oben", "unten", "rechts" und "links" beziehen sich auf die Ausrichtung der Zeichnungsfigur in Betrachtungslage mit normal lesbaren Bezugszeichen. Hierbei ist:

Fig. 1 ein schematischer Längsschnitt durch eine erfindungsgemäße Reifenfüllstation;

Fig. 2 eine zu Fig. 1 ähnliche Ansicht einer zweiten Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Reifenfüllstation;

Fig. 3 eine vergrößerte Ansicht von unten auf obere Füllglocken des zweiten Ausführungsbeispiels;

und

Fig. 4 eine geschnittene, vergrößerte Darstellung der Einzelheit Y in Fig. 2.

**[0024]** In der Figur 1 ist eine erfindungsgemäße Reifenfüllstation R in teilweise geschnittener Seitenansicht dargestellt. Die Reifenfüllstation R umfasst ein Maschinengestell G sowie die Mechanik M der Reifenfüllstation R. Das Gestell G besteht aus einer im wesentlichen horizontal ausgerichteten Fundamentplatte 10, einer geeigneten Zahl sich im wesentlichen vertikal erstreckender Ständersäulen 12 sowie wenigstens einer oberen, horizontal verlaufenden Traverse 14, die an den freien Enden der Ständersäulen 12 angebracht ist.

**[0025]** In dem durch das Gestell G definierten Innenraum ist in etwa in Raummitte eine vorzugsweise plane und im wesentlichen horizontal ausgerichtete Radauflage 16 angeordnet, auf der ein mit Druckluft zu füllendes Rad 18 aufgelegt ist, bei dem es sich um ein Motorrad-, Kfz- oder LKW-Rad handeln kann. Das Rad 18 besteht aus einer Radscheibe 20, einer mit der Radscheibe 20 ein Scheibenrad bildende Felge 22 und einem bereits auf die Felge 22 aufgezogenen Reifen 24. Wie aus der einzigen Figur ersichtlich ist, liegt das Rad 18 mit seiner Nabe auf der Radauflage 16 plan in der Weise auf, dass die Radachse vertikal verläuft. Wie weiterhin aus der Figur 1 entnehmbar ist, besitzt die Radauflage 16 einen Durchmesser, der in etwa dem Durchmesser der Nabe entspricht.

**[0026]** Unterhalb der Radauflage 16 ist eine erste Zentriereinrichtung 26 vorgesehen, mittels der die Felge 22 erfasst und ausgerichtet wird. Die Ausrichtung erfolgt gegenüber einer nachstehend noch näher erläuterten, oberen und/oder unteren Füllglocke 30, 40. Die erste Zentriereinrichtung 26 kann in bekannter Weise aufgebaut sein, beispielsweise durch wenigstens zwei, vorzugsweise drei in einer horizontalen Ebene reversibel verschwenkbare Arme, an deren freien Enden jeweils eine das freie Ende des jeweiligen Armes überragende Rolle in der Weise angeordnet ist, dass die Rollenachse vertikal verläuft. Beim Aufsetzen des Rades 18 auf die Radauflage 16 befinden sich die Arme der ersten Zentriereinrichtung 26 in einer Außerbetriebsposition, in der sie so verschwenkt sind, dass sie nicht in Kontakt mit der Innenumfangsfläche der Felge 22 gelangen können. Nachdem das Rad 18 auf der Radauflage 16 durch geeignete, nicht weiter dargestellte Mittel aufgesetzt worden ist, verschwenken die Arme der ersten Zentriereinrichtung 26 in Richtung der Innenumfangsfläche der

Felge 22 in eine Betriebsposition und zentrieren die Felge 22 und damit das Rad 18 auf der planen Radauflage 16.

**[0027]** Neben der bereits erwähnten ersten Zentriereinrichtung 26 kann noch eine weitere, zweite Zentriereinrichtung 28 vorgesehen sein, die oberhalb der ersten Zentriereinrichtung 26 in etwa coaxial zu dieser angeordnet ist und neben ihrer Zentrierfunktion auch eine Spannfunktion besitzen. Die zweite Zentrier- und Spanneinrichtung 28 zentriert die Nabenbohrung der Felge 22, damit das Scheibenrad stabil auf der Radauflage 16 liegt. Hierzu können in einer im wesentlichen horizontalen Ebene reversibel ausfahrbare Arme bzw. Schieber vorgesehen sein, wie es schematisch in der beiliegenden Figur 1 gezeigt ist. Diese Schieber befinden sich bei nicht auf der Radauflage 16 aufgesetztem Rad 18 in einer Außerbetriebsposition, in der sie in der Weise zurückgezogen sind, dass sie beim Auflegen des Rades 18 auf die Radauflage 16 nicht in Kontakt mit der Innenumfangsfläche der Nabe kommen. Ist das Rad 18 auf der Radauflage 16 durch die bereits erwähnten, geeigneten Mittel aufgesetzt, können die Schieber der zweiten Zentrier- und Spanneinrichtung 28 aus dieser Außerbetriebsstellung in eine Zentrierstellung horizontal ausgefahren werden, wie es durch die Pfeile in der Figur 1 dargestellt ist. Die Schieber gelangen dann in Kontakt mit der Innenumfangsfläche der Nabe und richten diese aus. Dieser Vorgang kann vor, mit oder nach dem Betätigen der ersten Zentriereinrichtung 26 erfolgen. Vorzugsweise erfolgt er mit oder kurz nach dem Zentriervorgang der ersten Zentriereinrichtung 26.

**[0028]** Die Mechanik M der erfindungsgemäßen Reifenfüllstation R besitzt weiterhin eine erste Füllglocke 30, die oberhalb der Radauflage 16 in dem Gestell G angeordnet ist und im wesentlichen vertikal mittels eines Pneumatikzylinders 32 verfahrbar ist. Der Pneumatikzylinder 32 ist in der Weise an der Traverse 14 angebracht, dass er sich an der Traverse 14 in etwa in deren Mitte abstützt und seine Kolbenstange vertikal nach unten reversibel ausfahrbar ist. Über geeignete, nicht weiter dargestellte Mittel ist der Pneumatikzylinder 32 mit einer ebenfalls nicht dargestellten Druckluftquelle verbunden.

**[0029]** Die erste Füllglocke 30 selbst weist die Form eines auf dem Kopf stehenden, kreisförmigen Topfes auf und ist in der Mitte ihres "Topfbodens" mit der Kolbenstange des Pneumatikzylinders 32 verbunden. Der "Topfrand" 30a der ersten Füllglocke 30 besitzt einen solchen Durchmesser, dass die Füllglocke 30 für verschiedene Reifengrößen einsetzbar ist, aber dabei immer in Kontakt mit einer Reifenflanke kommt. Die erste Füllglocke 30 ist über wenigsten zwei Führungstangen 34, die an dem "Topfboden" der ersten Füllglocke 30 angebracht sind und die in der oberen Traverse 14 durch geeignete Linearführungslager geführt sind, mittels des Pneumatikzylinders 32 geführt verfahrbar. Darüber hinaus besitzt die erste Füllglocke 30 noch einen Druckluftanschluss 36, über den sie mit einer nicht weiter darge-

stellten Druckluftquelle verbunden ist, sowie eine Wegemesseinrichtung 38. Der Druckluftanschluss 36 mündet im Inneren der ersten Füllglocke 30, wie dies in der Figur 1 dargestellt ist.

**[0030]** Unterhalb der planen Radauflage 16 ist eine zweite Füllglocke 40 vorgesehen, die koaxial zu der ersten Füllglocke 30 angeordnet ist und ebenfalls über einen Pneumatikzylinder 42 sowie wenigstens zwei Führungsstangen 44 vertikal verfahrbar ist. Der Pneumatikzylinder 42, dessen Kolbenstange vertikal nach oben reversibel ausfahrbar und koaxial zu der Kolbenstange des ersten Pneumatikzylinders 32 angeordnet ist, und die Führungsstangen 44 sind an der Fundamentplatte 10 angebracht bzw. stützen sich dort ab.

**[0031]** Die zweite Füllglocke 40 besitzt den gleichen Aufbau und die gleichen Abmessungen wie die erste Füllglocke 30 mit dem Unterschied, dass der "Topf" nicht auf dem Kopf steht mit nach unten weisendem "Topfrand" 30a, sondern "normal" ausgerichtet ist mit nach oben weisendem "Topfrand" 40a. Wie aus der Figur 1 ersichtlich ist, sind die Führungsstangen 44 mit ihren unteren Enden starr mit der Fundamentplatte 10 verbunden, wogegen die anderen Enden der Führungsstangen 44 die erste Zentriereinrichtung 26 und über die erste Zentriereinrichtung 26 die Radauflage 16 tragen. Da die Führungsstangen 44 unbeweglich ausgeführt sind, ist die zweite Führungsglocke 40 mit geeigneten Linearführungslagern versehen, durch die sie entlang der Führungsstangen 44 mittels des Pneumatikzylinders 42 reversibel vertikal verfahren werden kann. Ebenso wie die erste Füllglocke 30 ist auch die zweite Füllglocke 40 mit einem Druckluftanschluss 46 und einer Wegemesseinrichtung 48 verbunden.

**[0032]** Es ist noch zu bemerken, dass die erste Zentriereinrichtung 26 und/oder die plane Radauflage 16 und/oder die zweite Zentrier- und Spanneinrichtung 28 in ihrer vertikalen Höhenposition einstellbar ausgestaltet sein können. Weiterhin ist noch zu bemerken, dass erste und zweite Zentrier- und Spanneinrichtung 26, 28 koaxial zu den Füllglocken 30, 40 bzw. den Kolbenstangen der Pneumatikzylinder 32, 42 angeordnet sind.

**[0033]** Der Betrieb der erfindungsgemäßen Reifenfüllstation R ist wie folgt:

Zunächst wird das Rad 18, das von einer Reifenaufziehstation hertransportiert worden ist und gegebenenfalls eine Messeinrichtung für die Maultiefe der Felge 22 und/oder die Einpresstiefe des Scheibenrades durchlaufen hat, mittels einer automatischen, nicht weiter dargestellten Handhabungseinrichtung auf der planen Radauflage 16 aufgesetzt. Anschließend wird die Felge 22 mittels der ersten Zentriereinrichtung 26 und die Nabenbohrung der Felge 22 mittels der zweiten Zentrier- und Spanneinrichtung 28 gegenüber der planen Auflage 16 bzw. der ersten und zweiten Füllglocke 30, 40 zentriert und eingespannt. Anschließend fährt gleichzeitig oder hintereinander die erste Füllglocke 30 und die zweite Füllglocke 40 aus ihrer jeweils oberhalb und unterhalb des Rades 18 angeordneten Außerbetriebstel-

lung nach unten bzw. nach oben.

**[0034]** Die "Topfränder" bzw. Außenkanten 30a, 40a der beiden Füllglocken 30, 40 gelangen nach einem entsprechenden Verfahrensweg, der jeweils durch die Wegemesseinrichtung 38, 48 erfasst wird, in Kontakt mit der ersten bzw. zweiten Reifenflanke 24a bzw. 24b und drücken diese jeweils bei weiterem Verfahren von dem Felgenhorn in Richtung des Inneren der Felge 22 ab. Da die Außenkanten 30a, 40a der beiden Füllglocken 30, 40 dicht auf den Reifenflanken 24a, 24b aufsitzen, entsteht ein luftdichter Füllraum bestehend aus dem Inneren der ersten Füllglocke 30, dem Reifeninneren mit Felge und dem Inneren der zweiten Füllglocke 40. Über den Druckluftanschluss 36 bzw. 46 der ersten bzw. zweiten Füllglocke 30, 40 wird Druckluft in das Innere des Reifens 24 geführt. Wird hierbei die erste Füllglocke 30 und gleichzeitig oder kurz danach die zweite Füllglocke 40 wieder in Richtung ihrer Außerbetriebstellung verfahren, gleiten die Reifenwülste der beiden Reifenflanken 24a, 24b gleichmäßig in ihren Sitz an dem jeweiligen Felgenhorn. Hierdurch wird ein optimaler Sitz dieser Reifenflanken erzielt.

**[0035]** In der Figur 2 ist ein zweites Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Reifenfüllstation R' gezeigt. Diese ist ähnlich zu der im Zusammenhang mit der Figur 1 erläuterten Reifenfüllstation R aufgebaut, so dass nachstehend lediglich auf die Unterschiede zu der in Figur 1 gezeigten Reifenfüllstation R eingegangen wird. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass identische Bezugszeichen in den Figuren 1 und 2 identische Bauteile bezeichnen.

**[0036]** Die Reifenfüllstation R' unterscheidet sich in ihrer Mechanik M' insofern von der im Zusammenhang mit der in Figur 1 geschilderten Reifenfüllstation R, dass nicht eine erste, oberhalb des Rades 18 angeordnete Füllglocke 30 und eine zweite, unterhalb des zu füllenden Rades 18 angeordnete Füllglocke 40 vorgesehen sind, sondern dass anstelle der einen ersten und zweiten Füllglocke 30, 40, wie sie in Figur 1 gezeigt sind, jeweils drei konzentrisch zueinander angeordnete erste Füllglocken 50, 52, 54 bzw. Einzelfüllglocken und ebenfalls drei konzentrisch zueinander angeordnete zweite Füllglocken 56, 58, 60 bzw. Einzelfüllglocken vorgesehen sind. Da die zweiten Füllglocken 56, 58, 60 identisch zu den ersten Füllglocken 50, 52, 54 aufgebaut sind, wird nachstehend lediglich die Konstruktion und die Funktionsweise letzterer erläutert.

**[0037]** Wie aus Figur 2 zu entnehmen ist, sind die ersten Füllglocken 50, 52, 54 so aufeinander abgestimmt, dass der Außendurchmesser der am weitesten innen sitzenden, ersten Füllglocke 54 in etwa dem Innendurchmesser der mittleren, ersten Füllglocke 52 und deren Außendurchmesser in etwa dem Innendurchmesser der äußeren, ersten Füllglocke 50 entspricht. Die Passung zwischen den Innenumfangsflächen und Außenumfangsflächen der ersten Füllglocken 50, 52, 54 ist so gewählt, dass die jeweiligen ersten Füllglocken 50, 52, 54 entlang der sich berührenden Flächen verschoben

werden können.

[0038] Die ersten Füllglocken 50, 52, 54 lassen sich getrennt voneinander ausfahren. Hierzu ist ein Dreh-Getriebe 62 vorgesehen, welches die jeweilige Füllglocke 50, 52, 54 in Uhrzeiger- und Gegenuhzeigerrichtung drehen kann. Hierzu ist für die innenliegende, erste Füllglocke 54 eine Welle 64, für die mittlere, erste Füllglocke 52 eine auf der Welle 64 sitzende Hülse 66 und für die außenliegende, erste Füllglocke 50 eine konzentrisch zu der Welle 64 und der ersten Hülse 66 angeordnete zweite Hülse 68 vorgesehen. Die Drehwelle 64, die erste Hülse 66 und die auf der Außenumfangsfläche der ersten Hülse 66 sitzende zweite Hülse 68 sind unabhängig voneinander verdrehbar und über Arme 70 jeweils mit der entsprechenden Füllglocke 50, 52, 54 verbunden, wie dies aus Figur 2 und 3 hervorgeht. Für jede erste Füllglocke 50, 52, 54 sind drei im Winkel von 120° zueinander angeordnete Arme 70 vorgesehen. Da die Wandstärke der beiden Hülsen 66, 68 in etwa der Wandstärke der ersten Füllglocken 50, 52, 54 entspricht, besitzen sämtliche Arme 70 die gleiche axiale Länge.

[0039] An dem nach außen weisenden Ende jedes Armes 70 ist eine Rolle 72 angebracht, die in einer entsprechenden, in der jeweiligen ersten Füllglocke 50, 52, 54 eingearbeiteten Führungsbahn 74 eingreift (vgl. Fig. 2-4). Die Führungsbahn 74 weist in der zweidimensionalen Ansicht die Form einer Rolltreppe auf und ist so gestaltet, dass eine ausgewählte erste Füllglocke 50, 52, 54 gegenüber den anderen beiden ersten Füllglocken 50, 52, 54 ausgefahren bzw. abgesenkt oder eingefahren bzw., angehoben werden kann. Hierdurch besteht die Möglichkeit, dass nach dem Absenken der ersten Füllglocken 50, 52, 54 mittels des Pneumatikzylinders 32 bis kurz vor der Reifenflanke des mit Luft zu füllenden Rades 18, wie es in Figur 2 dargestellt ist, die dem Reifendurchmesser entsprechende erste Füllglocke 50, 52, 54 weiter abgesenkt werden kann, wobei die anderen beiden ersten Füllglocken 50, 52, 54 ihre Position beibehalten. Das Absenken einer ersten Füllglocke 50, 52, 54 erfolgt dadurch, dass durch einen Motor, der beispielsweise ebenfalls Teil des Pneumatikzylinders 32 sein kann, das Drehgetriebe 62 in Gang gesetzt wird und die ausgewählte erste Füllglocke 50, 52, 54 in Drehung versetzt wird, wobei die Rollen 72 in der Führungsbahn 74 verlaufen und hierdurch infolge der Form der Führungsbahn 74 die ausgewählte erste Füllglocke 50, 52, 54 abgesenkt bzw. angehoben wird und in Kontakt mit der Reifenflanke gelangt. Hierdurch wird dann der gleiche dichte Abschluss erreicht, der bei einer einzelnen ersten Füllglocke 30 gemäß dem ersten Ausführungsbeispiel erläutert worden ist.

[0040] Es ist noch zu bemerken, dass die drei ersten Füllglocken 50, 52, 54 an ihrem oberen Ende durch ein topartiges Bauteil 76 übergriffen werden, welches einen Umfangsrand 78 sowie einen Boden aufweist, wobei die axiale Länge des Umfangsrandes 78 so gestaltet ist, dass die Führungsbahn 74 der außenliegenden ersten Füllglocke 50 überdeckt und damit abdichtet ist,

wie dies in Figur 2 erkennbar ist.

## Patentansprüche

1. Reifenfüllstation zum Füllen eines Rades mit Druckluft, enthaltend eine Radauflage (16) für das Rad (18), das aus einem Scheibenrad (20) und einem auf das Scheibenrad (20) aufgezogenen Reifen (24) besteht, eine erste Zentriereinrichtung (26) zum Ausrichten des Rades (18) und eine erste Füllglocke (30; 50, 52, 54), die in Achsrichtung des Rades (18) zum Abdrücken einer der beiden Reifenflanken (24a oder 24b) von dem Felgenhorn und zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere reversibel verfahrbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine zweite Füllglocke (40; 56, 58, 60) zum Abdrücken der anderen Reifenflanke (24b oder 24a) zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere vorgesehen ist.
2. Reifenfüllstation nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zweite Füllglocke (40; 56, 58, 60) in Achsrichtung des Rades (18) reversibel verfahrbar ist.
3. Reifenfüllstation nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die erste und die zweite Füllglocke (30, 40; 50, 52, 54, 56, 58, 60) zum Abdrücken der Reifenflanken (24a, 24b) in Achsrichtung des Rades (18) aufeinander zu reversibel verfahrbar sind.
4. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zweite Füllglocke (40; 56, 58, 60) ebenfalls zum Zuführen von Füllluft in das Reifeninnere in der Lage ist.
5. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass für die erste und/oder die zweite Füllglocke (30, 40; 50, 52, 54, 56, 58, 60) wenigstens eine Messeinrichtung (38, 46) zum Erfassen des von der jeweiligen Füllglocke (30, 40; 50, 52, 54, 56, 58, 60) zurückgelegten Weges vorgesehen ist.
6. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine vorzugsweise programmierbare Steuereinrichtung zum Steuern zumindest der Verfahrbewegung der ersten und/oder der zweiten Füllglocke (30, 40) vorgesehen ist.
7. Reifenfüllstation nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Steuereinrichtung die ersten und/oder die zweite Füllglocke (30, 40; 50, 52, 54, 56, 58, 60) in Abhängigkeit der Radauflagenhöhe und der Einpresstiefe der Felge des zu

befüllenden Rades (18) steuert.

8. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine zweite Zentrierereinrichtung (28) zum Zentrieren der Felgenbohrung vorgesehen ist. 5
9. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass in Zuführrichtung des Rades (18) vor der Radauflage (16) eine Einrichtung zum Messen der Maultiefe und/oder der Einpresstiefe des Scheibenrades (18) vorgesehen ist. 10
10. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die beiden Füllglocken (30, 40) mittels pneumatische oder hydraulische Betätigungszyylinder (32, 42) verfahrbar sind. 15
11. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die erste Füllglocke (30) und/oder die zweite Füllglocke (40) wenigstens zwei koaxial zueinander angeordnete, einzelne Füllglocken (50, 52, 54, 56, 58, 60) aufweisen. 20
12. Reifenfüllstation nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken (50, 52, 54) und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken (56, 58, 60) getrennt voneinander axial reversibel verfahrbar sind. 25
13. Reifenfüllstation nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken (50, 52, 54) und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken (56, 58, 60) mittels eines Drehgetriebes sowie einer Kulissenführung axial verfahrbar sind. 30
14. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 10 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken (50, 52, 54) und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken (56, 58, 60) in der Weise koaxial zueinander angeordnet sind, dass die Außenumfangsfläche der innenliegenden ersten und/oder zweiten Füllglocke (54, 60) an der Innenumfangsfläche der zu ihr außenliegenden ersten und/oder zweiten Füllglocke (52, 58) anliegen. 35
15. Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 11 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken (50, 52, 54, 56, 58, 60) von einer zumindest teilweise abdichtenden Ummantelung (76, 78) umgeben sind. 40
16. Verfahren zum Füllen eines aus einem Scheibenrad und einem auf das Scheibenrad aufgezogenen Reifen bestehenden Rades mit Druckluft in einer Reifenfüllstation, insbesondere einer Reifenfüllstation nach einem der Ansprüche 1 bis 15, bei dem das Rad auf einer Radauflage in der Reifenfüllstation abgelegt sowie ausgerichtet wird und bei dem eine erste Füllglocke auf einer Reifenflanke aufgesetzt wird, um diese Reifenflanke von dem Felgenhorn abzudrücken und die Füllluft in das Reifeninnere strömen zu lassen, **dadurch gekennzeichnet**, dass auf die andere Reifenflanke eine zweite Füllglocke aufgesetzt wird, um diese Reifenflanke ebenfalls von dem Felgenhorn abzudrücken. 45
17. Verfahren nach Anspruch 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zweite Füllglocke reversibel verfahrbar ist. 50
18. Verfahren nach Anspruch 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass die beiden Füllglocken entlang der Radachse zum Aufsetzen auf die Reifenflanke reversibel aufeinander zu verfahren werden. 55
19. Verfahren nach einem der Ansprüche 16 bis 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass die zweite Füllglocke ebenfalls Füllluft in das Reifeninnere strömen lässt. 60
20. Verfahren nach einem der Ansprüche 16 bis 19, **dadurch gekennzeichnet**, dass der zurückgelegte Weg der ersten und/oder zweiten Füllglocke mittels Messeinrichtungen erfasst und die so gewonnenen Messwerte an eine Steuereinrichtung übertragen werden. 65
21. Verfahren nach einem der Ansprüche 16 bis 20, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Rad über seine Felgenbohrung zentriert wird. 70
22. Verfahren nach einem Ansprüche 16 bis 21, **dadurch gekennzeichnet**, dass vor dem Zuführen des Rades zu der Reifenfüllstation die Maultiefe und/oder die Einpresstiefe des Scheibenrades gemessen wird. 75
23. Verfahren nach einem der Ansprüche 16 bis 22, **dadurch gekennzeichnet**, dass die erste Füllglocke und/oder die zweite Füllglocke wenigstens zwei koaxial zueinander angeordnete Einzelfüllglocken aufweisen. 80
24. Verfahren nach Anspruch 23, **dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens zwei zweiten Füllglocken getrennt voneinander axial verfahrbar sind. 85

al reversibel verfahren werden.

25. Verfahren nach Anspruch 24,  
**dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens  
zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens 5  
zwei zweiten Füllglocken mittels eines Drehgetrie-  
bes sowie einer Kulissenführung axial verfahren  
werden.
26. Verfahren nach einem der Ansprüche 23 bis 25, 10  
**dadurch gekennzeichnet**, dass die wenigstens  
zwei ersten Füllglocken und/oder die wenigstens  
zwei zweiten Füllglocken in der Weise coaxial zu-  
einander angeordnet werden, dass die Außenum-  
fangsfläche der innenliegenden ersten und/oder 15  
zweiten Füllglocke an der Innenumfangsfläche der  
zu ihr außenliegenden ersten und/oder zweiten  
Füllglocke anliegen.

20

25

30

35

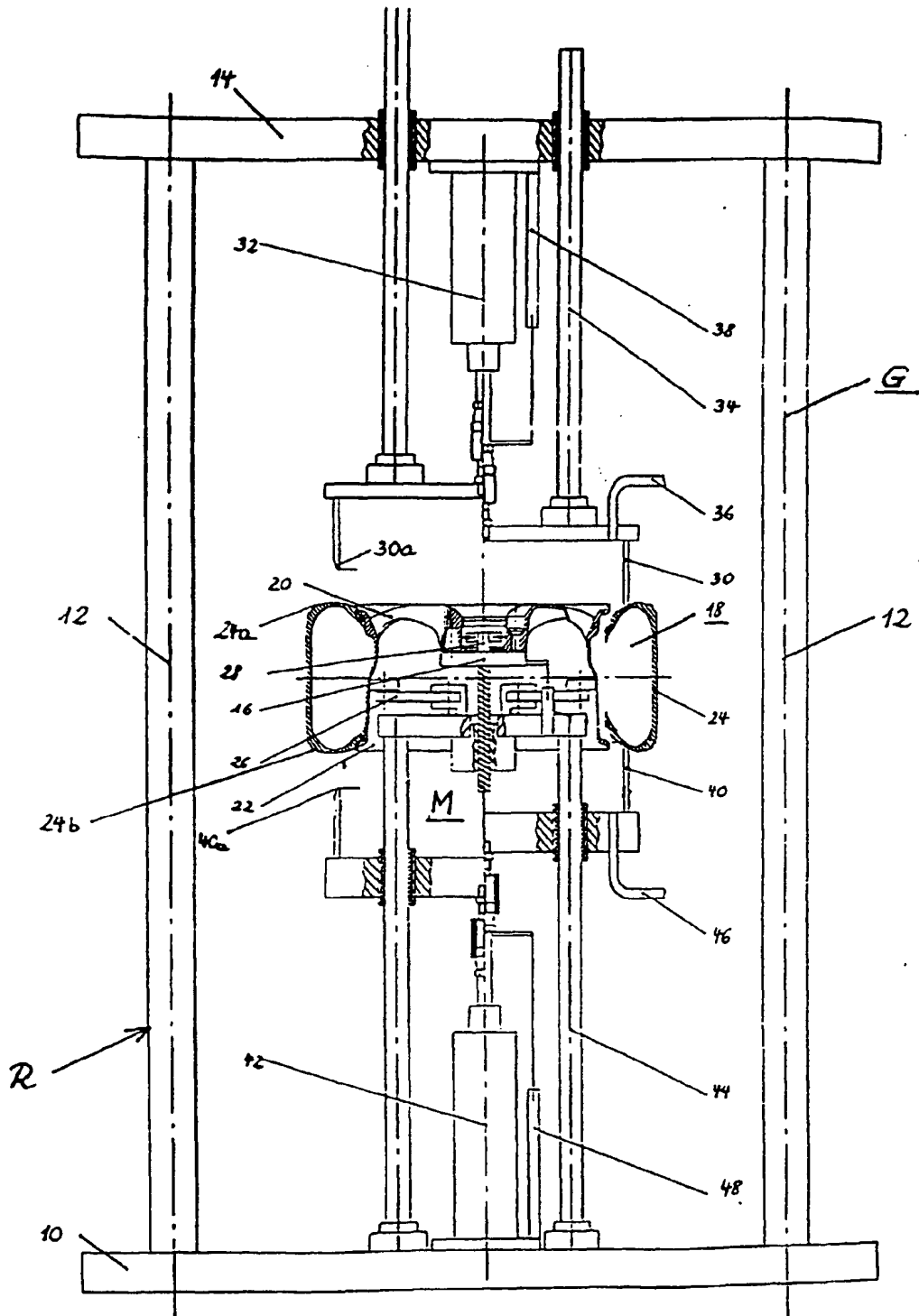
40

45

50

55





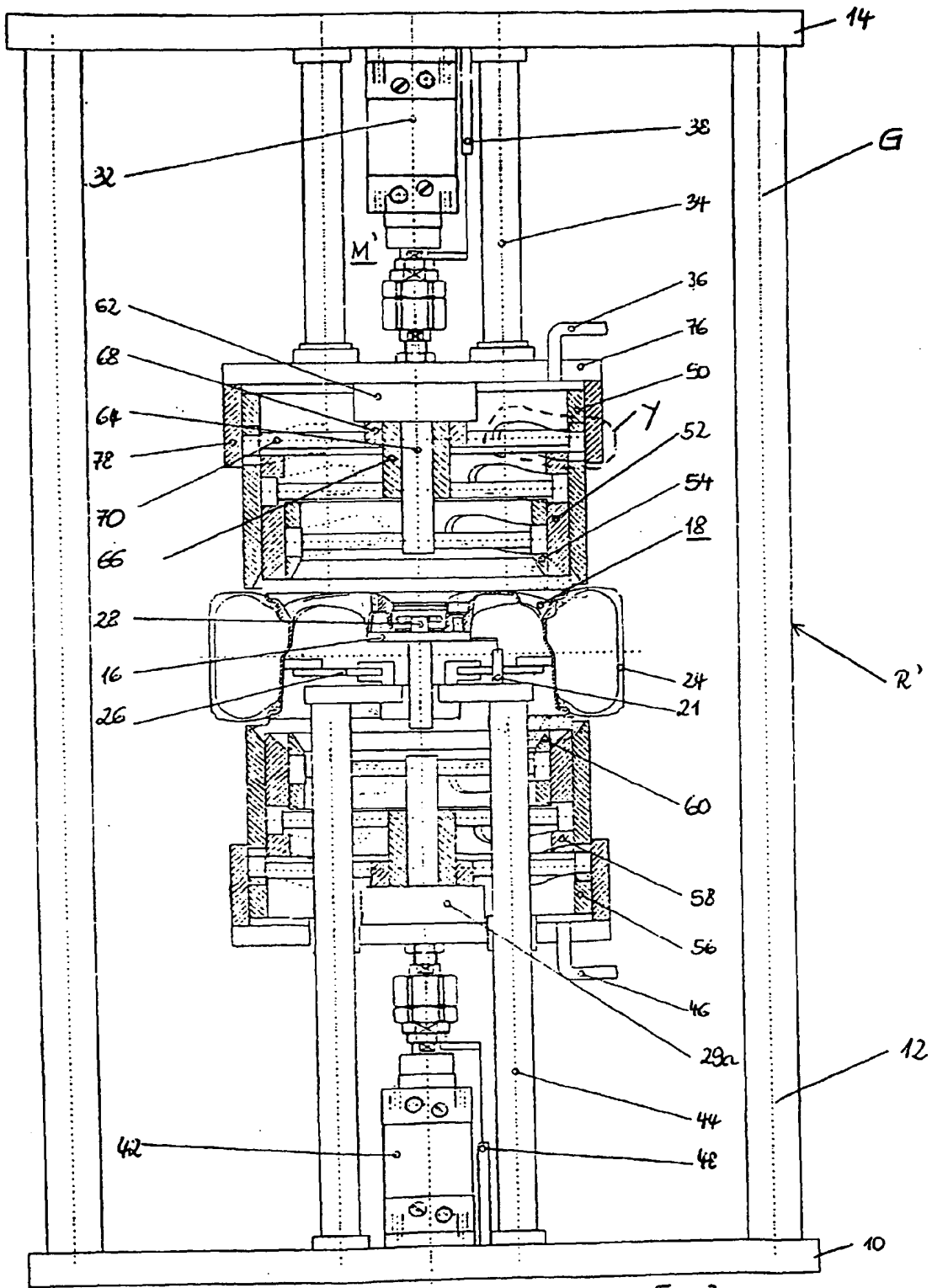


Fig. 2

